ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais | The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

Poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 40 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy. Poszukiwania pracy i wolne posady 25 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. — Ogłoszenia w tekście i przed tekstem 50% drożej.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 7 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 4 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170 044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na 3 kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Cena 10 gr.

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; inż. Fr. Fojut; inż. mor. A. Ciechanowski.

Nr. 24. Rok wydania piąty. | TCZEW, dnia 30 czerwca 1926 r. | Ogólnego zbioru Nr. 135

Nadmiar własnego węgla a żegluga morska.

Olbrzymie znaczenie naszego eksportu węgla morzem dla rozwoju naszej marynarki handlowej jeszcze nie znalazło wyrazu w naszej prasie. Należy więc sprawę tę odpowiednio wyjaśnić.

Węgiel własny, znaleziony w bogatych pokładach w bezpośredniej bliskości wybrzeża stał się podstawą rozwoju nowoczesnej żeglugi angielskiej. Częstem jest mniemanie że marynarka handlowa angielska już od dwustu lat zgóry utrzymuje bez przerwy pierwsze miejsce wśród marynarskich narodów żeglujących. Tak nie jest. W pierwszej połowie XIX wieku marynarka amerykańska prześcignęła była marynarkę angielską, jak co do tonażu, tak też i co do jakości okrętów. Przyczyna tego sukcesu Stanów Zjednoczonych była w znacznej mierze materjalna: w Anglji, jak wogóle w Europie zaczęły się wyczerpywać bogate zasoby dębiny okrętowej, gdy w Ameryce Północnej istniały niemal niewyczerpalne jej zapasy. Budownictwo drewnianych okrętów miało już przyszłość tylko w Ameryce, gdy rozpoczęło się opanowanie mórz przez maszynę parową, a wraz z nią przez kadłuby okrętowe z żelaza. Anglja, która posiadała złoża rudy żelaznej i o wiele jeszcze wspanialsze zapasy nadmorskie węgla wysunęła się na lat sto na czoło państw budujących okręty i uprawiających żeglugę morską. Francja, o niekorzystnie dla żeglugi położonych zagłębiach, Holandja nie mająca ani rudy, ani węgla, Stany Zjednoczone o dalekim od morza węglu i rudzie były w położeniu o wiele gorszem.

Dopiero po kilku dziesięcioleciach Niemcy posiadające bogate zagłębie nad żeglownym Renem, dostępnym dla średnich statków morskich aż do Kolonji i dźwigającym dziś berlinki do 3000 ton nośności wysunęły się jako groźny konkurent, jak w budownictwie statków, tak też w żegludze morskiej. Po wojnie światowej poważnym konkurentem angielskiego budownictwa statków morskich, w szczególności zaś ich reparacji stała się Holandja, pracująca na węglu przeważnie dowożonym Renem i na rudach dowożonych morzem.

Jakie korzyści dla swej żeglugi morskiej ciągnie Anglja z posiadania w swych portach taniego własnego węgla?

Po pierwsze: statki angielskie mogą zaopatrywać innych w węgiel, w pierwszym rzędzie porty kolonjalne angielskie, które dostarczają znacznych ładunków do Anglji w postaci surowców, lecz powrotny fracht z Anglji mają nikły. Węgiel angielski wypełnia tę lukę, zapewnia ładunek w obie strony i czyni angielską żeglugę przez to rentowniejszą w porównaniu z konkurencyjnemi.

Po drugie: statki angielskie bunkrują (biorą węgiel pod kotły) we własnych portach, w obcych zaś również znajdują własny węgiel, mają najlepsze warunki wyboru i kombinowania, oraz ułatwione warunki handlowe. Handel idzie za banderą, lecz bandera idzie za węglem.

Po trzecie: rozwija się własne budownictwo, dokowanie i naprawa statków, o czem była mowa wyżej.

Czy podobne korzyści mogą przy eksporcie morskim naszego węgla również przypaść żegludze polskiej?

Bezwzględnie — tak, chociaż sytuacja nasza jest odmienna. Przy uzgodnieniu naszego importu morskiego z wywozem węgla na statkach własnych otrzymamy silne podstawy dla żeglugi własnej. Rozwój Gdyni—Gdańska Wisły Morskiej jako portów bunkrowania dla wszystkich statków, (co już się rozpoczęło w Gdańsku) przyciągnie do nas liczny tonaż i pozwoli na rozwój portu Rzeczypospolitej jako portu składowo-rozdzielczego, z utrzymaniem bezpośredniej komunikacji linjami dalekiej żeglugi. Towarowe linje dalsze mogą mieć na wyjściu węgiel, przywożąc z powrotem inne substancje mineralne, oraz surowce roślinne.

Budownictwo okrętów i naprawa ich, jak też dokowanie mogą się znakomicie rozwinąć w Gdyni, Gdańsku i Tczewie. Jeśli Gdańsk nie widuje na swych dokach (w ostatnim czasie) obcych okrętów, polega to na tem, że pod względem walutowym jest on tylko skrawkiem Anglji i przechodzi wraz z nią ciężki kryzys „wysokowalutowy". Tymczasem wybrzeże i delta Wisły (przy dzisiejszych cenach węgla loco nasze porty i ruda szwecka loco tamże) jest dla budowy okrętów w lepszych

warunkach nie tylko aniżeli porty niemieckie, lecz nawet aniżeli Rotterdam, gdzie węgiel jest droższy niż u nas, robotnik zaś znacznie droższy.

Oczywiście, jak długo nie mamy unji monetarnej z Wolnem Miastem, musimy liczyć tylko na powstanie stopniowe przemysłu okrętowego na wybrzeżu, w Gdyni i w Tczewie.

Służba wojskowa półtoraroczna w Marynarce Wojennej.

Sprawa odbywania powinności wojskowej w Marynarce Wojennej przez szeregowych z cenzusem t. zw. „półtorarocznych“, w roku bieżącym została uregulowana. Zgodnie z treścią ustawy o powinności wojskowej opracowano program szkolenia, po przejściu którego szeregowi z cenzusem mogliby uzyskać stopnie oficerów rezerwy. Został on ogłoszony w Rozkazie Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej nr. 3 z dn. 14 stycznia 1926 r., którego streszczenie dajemy poniżej.

Do służby półtorarocznej w Marynarce Wojennej mają prawo:

1. absolwenci wydziałów nawigacyjnego i mechanicznego Szkoły Morskiej w Tczewie,
2. absolwenci wydz. mechanicznego i elektrotechnicznego politechniki.

Wcielenie półtorarocznych do szeregów odbywa się między 20—25-go czerwca każdego roku.

Od dnia 1 lipca do dnia 31 sierpnia — półtoraroczni przechodzą w kadrze Marynarki Wojennej (obecnie w Świeciu nad Wisłą) wyszkolenie rekruckie.

Z dn. 1 września półtoraroczni przybywają do dyspozycji Dowódcy Floty. Podczas dwumiesięcznego pływania zapoznają się ze 1) służbą okrętową, 2) regulaminem morskim, 3) okrętem i jego urządzeniem i 4) praktycznemi pracami pokładowemi na okręcie. Po odbyciu pływania otrzymują stopnie starszych marynarzy.

Z dn. 1 listopada następuje podział na dwie grupy: grupę nawigacyjną (absolwenci Wydz. nawigacyjnego Szkoły Morskiej) i grupę techniczną (absolwenci wydz. mechanicznego Szkoły Morskiej i politechniki). Obydwie grupy odchodzą na 5 i pół miesięczny (wraz z 15-dniowym egzaminem) kurs podchorążych rezerwy, odbywający się przy oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej w Toruniu. Po egzaminach otrzymują stopnie matów-podchorążych.

Z dn. 16 kwietnia następuje zaokrętowanie na przeciąg 1 miesiąca na flotyli Pińskiej.

Z dn. 16 maja zostają zaokrętowani na jednostkach pływających floty. W tym okresie półtoraroczni grupy nawigacyjnej będą zaokrętowani na torpedowcach i odbędą strzelanie torpedami. Jednocześnie muszą zapoznać się ze stawianiem min i trałowaniem. Następnie zaokrętowani są na okręcie artyleryjskim, gdzie odbywają strzelania artyleryjskie. Grupa techniczna zaokrętowana jest przez półtora miesiąca na okręcie, gdzie są maszyny tłokowe, przez pozostały okres — na okręcie posiadającym turbiny.

Między 25—30 września odbywają się egzaminy praktyczne dla obu grup. Szeregowi, którzy zdadzą je pomyślnie, uzyskują prawo do służby półtorarocznej.

Z dniem 30 września zostają urlopowani na przeciąg 9 miesięcy w stopniach bosmanmatów — podchorążych.

W 2-gim roku służby, od dn. 1 lipca do dn. 30 września półtoraroczni są zaokrętowani na jednostkach pływających floty i pełnią obowiązki młodszych oficerów wykazując pewne prace praktyczne z zakresu nawigacji, bądź maszynoznawstwa okrętowego, poczem zostają mianowani bosmanami — podchorążymi.

Po pierwszych ćwiczeniach dla rezerwistów otrzymają stopnie podporuczników rezerwy.

* * *

Rozkaz powyższy dotyczy i tych półtorarocznych, którzy zostali wcieleni w szeregi Marynarki Wojennej w jesieni r. 1924 wraz z rocznikami 1903 i urlopowani w myśl rozkazu M. S. Wojsk. w dn. 1. 10. 25 r. na przeciąg 9-ciu miesięcy t. j. do dn. 1. 7. b. r. Na zasadzie złożonych w m. wrześniu ub. r. egzaminów przed komisją D-ctwa Floty, uznano ich okres służby jako wypełnienie programu pierwszego roku służby. Jednocześnie przyznano im stopnie matów - podchorążych.

W roku bieżącym, od dn. 1. 7. odbędą oni kampanję 3-miesięczną na jednostkach floty, ujętą w programie pod pozycją „2-gi rok służby“.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Budowa w Gdyni gmachu Urzędu Marynarki Handlowej.

W ostatnich dniach przystąpiono do zakładania fundamentów pod przyszły gmach Urzędu Marynarki Handlowej. Narazie, ze względu na szczupłość wyasygnowanych na ten cel funduszów, ma być postawiona tylko część gmachu, dokąd będzie przeniesiony w jesieni ze swej obecnej siedziby kapitanat Portu. Roboty budowlane prowadzi toruńska firma „Jan Broda“.

Ruch pasażerski w Gdyni.

Par. Pologne przybył w dniu 23. 6. z Havru do Gdyni, przywożąc 132 pasażerów i 16 ton ładunku mieszanego. Wyszedł z Gdyni dnia następnego, zabierając do Havru 597 pasażerów i 15 ton klepek dębowych.

Komisja dróg wodnych przybyła do Polski.

29 czerwca przybyła do Polski komisja komunikacyjna Ligi Narodów. Zbada ona w dwutygodniowym objeździe nasze sprawy rzeczno-kanałowe, między innemi połączenie Wisła-Dniepr i Śląsk-Bałtyk. Jako pierwsza zostanie zbadana Wisła środkowa i dolna, stanowiące dostęp wodnej sieci polskiej do morza. Szczegółowe sprawozdanie podamy w następnym numerze.

„Lwów“ w Tallinnie.

Dnia 25 czerwca statek szkolny „Lwów“ zawinął do Talinnu (Rewla), głównego portu i stolicy Estonji.

Nowiny żeglarskie.

Podniesienie statku. Niemiecki parowiec Maron o nośności 700 i ładowności 303 ton rej. netto, który dn. 19 lutego opuścił port gdański z ładunkiem węgla do Kopenhagi i po dotknięciu dna zatonął koło Falsterbo, został obecnie podniesiony przez towarzystwo ratownicze Svitzersa w Kopenhadze, które zakupiło zatonięty statek wraz z ładunkiem. Statek został przyholowany do Kopenhagi, gdzie odbywa się jego rozładowanie.

Żegluga wewnętrzna.

Ruch przez szluzę Einlage w maju.

Ruch okrętów przez szluzę był w maju ożywiony. Przeszło z Żywej Wisły na Leniwkę 528 statków o łącznej nośności 43 582 t., z 13 797 t. ładunku, wyszły zaś z Leniwki 542 statki o łącznej nośności 50 792 t., z 7 363 t. ładunku. W stosunku do poprzedniego miesiąca ilość statków wzrosła o 25 proc., tonaż o 13 proc., ilość przewiezionego towaru natomiast pozostała prawie bez zmiany (zmniejszyła się w kierunku Gdańska o 1 867 t., na wyjściu z Gdańska zwiększyła się o 1 649 t.)

Co do poszczególnych rodzajów statków, wzrósł ruch statków osobowych w obu kierunkach, natomiast ruch berlinek — tylko na wyjściu, natomiast na wejściu zmniejszył się ruch większych berlinek.

Pod względem pochodzenia statków mijających szluzę ku Gdańskowi, wysunął się znacznie w stosunku do poprzedniego miesiąca tonaż z obwodu Tczewa (eksport węgla) i Warszawy (drzewo).

Na wyjściu zwiększył się ruch do obwodu Tczewa, oraz do Prus Wschodnich.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński. (21—27 czerwca).

21 czw.: pol. par. Wisła 347 do Sonderborgu (Elibor).

24 czw.: norw. par. Landau 633 do Bergen (Rhd).

26 czw.: niem. hol. Diana z niem. licht. Rhein 646 do Sönderborgu i z niem. licht. Zukunft 604 do Hadenslevn (D—S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 4 645 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port tczewski. (14—23 czerwca)

16 czw.: niem. licht. Sattenfelde 352 i Universum 392 do Fredrikshavn (Pohlmann).

18 czw.. niem. licht. Jugend 361 i Post 382 do Wiborga w Trangsundzie (Pohlmann).

Statki powyższe wywiozły łącznie 2 460 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (17—24 czerwca).

17 cz.: lit. par. Stephanie 637 do Kopenhagi (Rhd), hld. żagl. z mot. Jurate 100 do Greenocku (Bg), duń. żagl. z mot. Triton 59 do Flensburga (B i S), duń. par. Wendia 627 do Randersu (J. Ick). włoski par. Titanio 2173 do Genui (Bg), szw. par. Ewi 198 do Karlstadu (Gw).

18 czw.: niem. hol. Cato z licht. Käthe 335 i Mars 338 do Aarhus (Art), włoski par. Adelina 3089 do Genui (Art), szw. par. Aegir 753 do Kalmaru (B i S), szw. par. Mazedonia 932 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Bris 1159 do Göteborga (B i S), szw. par. Kamelia 857 do Sztokholmu (B i S).

19 czw.; łuń. par. Th. Malling 1120 do Kopenhagi (Rhd), duń. żagl. z mot. Jens 122 do Naxö (B i S), szw. par. Elsie 840 do Oxelösundu (Bg), szw. żagl. z mot. Wandia 88 do Grimshamnu (Bg). (Bg).

20 czw., łot. par. Percy 437 do Rygi (Lcz), szw. par. Liana 987 do Göteborgu (Bg). włoski par. Valderia 3 385 do Genui (Bg), duń. par. Skodsborg 850 do Odessy (B i S).

21 czw.: duń. par. Elisabeth Maersk 1116 do Kopenhagi (B i S), duń. par. Köbenhavn 886 do Kopenhagi (Jörgensen), łot. par. Kurland 428 do Kopenhagi (Bg), szw. par. Astrid 660 do Varburgu (B i S)

22 czw., duń. par. Frankrig 746 do Kopenhagi (D—S), niem. par. Elsfleth 275 z drz. i węglem (B iS), niem. żagl. z mot. Aldebaran 54 do Allinge (Bg), niem. par. Erda 1 671 do Rouen (B i S).

23 czw.: niem. par. Venetia 507 do Aabenraa (Jörgensen), szw. par. Felicia 687 do Randersu (Bg), duń. par. Hafnia 1159 do Kopenhagi (J. Ick), szw. par. Dalhelm 624 do Slite (B i S), szw. par. Jelivare 1 144 do Göteborga (B i S), włoski par. Masanello 3 734 do Genui (Bg).

24 czw.: niem. żagl. z mot. Ingeborg 84 (Bg), niem. par. Hagen 1 003 do Le Havre (B i S), szw. par. Maerta 920 do Göteborga (B i S), szw. par. Sternö 74 do Karlshamnu (B i S), fr. par. Depute Abel Fery 1 165 do Boulogne (B i S), szw. par. Axel 213 do Gotlandu (B i S), duń. par. Nordöst 557 do Kopenhagi (D—S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 84 900 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański. (17—24 czerwca).

17 czw.: niem. par. Kehrwieder 101 do Kopenhagi (Bg), par. Tauton 905 do Lowestoftu (D—S), gd. par. D. Siedler 250 do Rotterdamu z drz. i zb. (Rhd).

18 czw.: niem. mot. Gunlög do Göteborga z drz. i tow. (Thor Hals).

19 czw.: szw. par. Milos 1 853 do Rostoku (B i S), gd. par. F. G. Reinhold 706 do Amsterdamu z zb. i drz. (Rhd), niem. par. Gotenburg 196 do Lubeki z podkładami (Scharenberg), niem. par. Flosshilde 563 do Rotterdamu (D—S), duń. par. Hamlet 804 do Westhartlepoolu (Shaw), duń. par. Tarnholm 839 do Manchesteru z drz. i tow. (Rhd), norw. par. Kolsdal 735 do Londynu (B i S). duń. par. Lise 1 247 do Garstonu (Jörgensen), duń. par. Farö 277 do Horsensu (Jörgensen), hld. par. Nero 334 do Amsterdam z tow. i drz. (Pwe).

20 czw.: szw. par. Mollösund 135 do Sztokholmu z tow. i drz. (Thor Hals).

21 czw.: niem. par. Rudolf 157 do Szczecina (Pwe), niem. mot. Dietrich Boonekamp 582 do Imminghamu z kopalniakami (B i S).

22 czw.: niem. par. Elsfleth 275 z drz. i węglem (B i S), niem. par. Fleiss 297 do Esbjergu (Rhld), niem. par. C. W. Frahne 189 do Flensburga (Pwe), niem. par. Planet 778 do Grangemouth (Rhd).

23 czw.: duń. par. Skinfaxe 1014 do Grangemouth (Bg), szw. par. Nortellje 387 do Bostonu (D—S), duń. par. Ingeborg 710 do Londynu (Bg), duń. par. Fanö 1093 do Hull (B i S).

24 czw.: duń. par. Rita Maersk 536 do Londynu (B i S), duń. par. Henry Tegner 864 do Liverpoolu (Jörgensen), duń. par. Flinderborg 858 do Londynu (Bg), fr. par. Chateau Latour 842 do Rouen (Worms), norw. par. Corvus 765 do Manchesteru (Bg), niem. par. Saturn 169 do Horsensu (Pwe).

Statki powyższe wywiozły łącznie 59 400 m ^{3} drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański. (17—24 czerwca).

17 czw.: gd. par. D. Siedler 250 do Rotterdam z drz. i zb. (Rhd).

18 czw.: norw. par. Haarsagre 280 do Kilonji (B i S).

19 czw.: gd. par. F. G. Reinhold 706 do Amsterdamu z zb. i drz. (Rhd), niem. par. Undine 672 do Antwerpji (Rhd).

21 czw: niem. par. Susanne 193 do Southamptonu z owsem (B i S), niem. par. Stadt Stolp 147 do Lubeki (Gw).

23 czw.: niem. żagl. z mot. Baldur 39 do Kopenhagi (Gw), gd. par. Pregel 196 do Hamburga (B i S).

24 czw.: niem. żagl. z mot. Fortuna 36 do Kopenhagi (Gw). duń. par. Irsa 498 do Varbergu (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 5 400 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański. (17—24 czerwca).

18 czw.: amerykański par. cyst. Cedarhurst 3 105 do Baltimore z melasą (Scharenberg).

19 czw.: niem. par. Scharnhorst 193 do Horsensu (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 6 300 ton cukru i melasy.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański. (17—24 czerwca).

17 czw.: fsk. par. cyst. Margareta 260 do Helsingforsu z naftą (B i S).

19 czw.: szw. mot. cyst. Naitea 106 do Fridericji z ropą gazową (B i S).

24 czw.: duń. hol. Odin z szw. licht. cyst. Schell X296 do Fredericji z naftą (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 1 300 ton prod. naftowych.

Wwóz śledzi przez port gdański. (16—24 czerwca).

16 czw.: norw. par. Svanholm 132 z Haugesundu (B i S).

17 czw.: norw. par. Jaederen 493 z Szczecina (Bg).

21 czw.: norw. par. Namma 304 z Lerwicku (Rhd).

Statki powyższe przywiozły łącznie 1 900 ton śledzi.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański (17—24 czerwca).

22 czw.: grecki par. Tsara 1854 z Sfaxu z fosfatem (Poihall).

Statek powyższy przywiózł 4 300 ton fosfatu.

Ruch tow. w porcie gdańskim w drugiej dekadzie czerwca

(w tonach)

WYWÓZ. Prod. mineralne: węgiel 100 118, superfosfat 590, parafina 280, cement 1035, sól 270, soda 42, oleje 2040. **Prod. roślinne:** jęczmień 2 100, owies 550, żyto 1925. ow. strączkowe 48, mączka kartoflana 25, cukier surowy 1 157, rafinada 3 458, melaza 335. drzewo 72 160, smoła drzewna 113.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 225, bydło żywe 31, solone skóry 70, jaja 55.

WWÓZ. Prodn. mineralne: fosforyt 2 340, kamienie i piasek 470, węgiel 3 060, siarka surowa 250, ruda żelazna 3 000, żeliwo 11, żelazo 305, maszyny 75.

Prod. roślinne: ryż 211, oleje 286. **Prod. zwierzęce:** smalec 58, śledzie sol. 150, tłuszcze 157, skóry sol. 88, wełna sur. 93.

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Statek	z Havru odchodzi	do Gdyni przychodzi	z Gdyni odchodzi	do Havru przychodzi
Pologne	10 lipca	14 lipca	15 lipca	19 lipca

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany.

Do Gdańska zawinął, zawinie: data	skąd	Z Gdańska odpłynie: dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
16. 6.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	20. 7.	Estonia	Balt. America Line
25. 6.	„	„	10. 8.	Lituania	„
2. 7.	„ Lipawy	„ Londynu	2. 7.	Baltara	United Balt. Corp.
6. 7.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	6. 7.	Baltriger	„
9. 7.	„ Rygi	„ Londynu	9. 7.	Baltanic	„
13. 7.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	13. 7.	Baltara	„
16. 7.	„ Lipawy	„ Londynu	16. 7.	„	„

Wodostany Wisły.

Czerwiec Daty	22	23	24	25	26	27	28	29
Kraków	+180	+ 20	+ 00	+114	+ 00	+ 30	+ 25	— 8
Zawichost	275	314	304	273	301	298	263	262
Warszawa	215	223	283	339	339	306	325	329
Płock	188	188	188	215	262	272	252	258
Toruń	239	240	240	240	284	351	366	337
Fordon	241	241	245	240	264	395	359	344
Tczew	248	242	240	240	240	260	318	370
Ujście	238	242	246	252	252	254	248	258

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.